Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (teine koda)

12. november 2015*

Tühistamishagi — Määrus (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu — Ühishuviprojektid, mis on seotud liikmesriigi territooriumiga — Nimetatud liikmesriigi heakskiit — Raudteekaubaveo koridori pikendamine — Õiguslik alus — ELTL artikkel 171 ja artikli 172 teine lõik

Kohtuasjas C-121/14,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel 12. märtsil 2014 esitatud tühistamishagi,

Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik, esindajad: M. Holt ja L. Christie, keda abistas *barrister* D. J. Rhee,

hageja,

versus

Euroopa Parlament, esindajad: A. Troupiotis ja M. Sammut,

Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: Z. Kupčová ja E. Chatziioakeimidou,

kostjad,

keda toetab:

Euroopa Komisjon, esindajad: J. Samnadda ja J. Hottiaux,

menetlusse astuja,

EUROOPA KOHUS (teine koda),

koosseisus: esimese koja president R. Silva de Lapuerta (ettekandja) teise koja presidendi ülesannetes, kohtunikud J. L. da Cruz Vilaça, A. Arabadjiev, C. Lycourgos ja J.-C. Bonichot,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

olles 3. septembri 2015. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: inglise.

otsuse

1 Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik palub oma hagis tühistada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määruse (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010 (ELT L 348, lk 129), artikli 29 ja II lisa (edaspidi „vaidlustatud sätted”).

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Määrus (EL) nr 913/2010

2 ELTL artikli 91 alusel antud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. septembri 2010. aasta määrusega (EL) nr 913/2010 konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatava Euroopa raudteevõrgustiku kohta (ELT L 276, lk 22) on kehtestatud konkurentsivõimeliseks kaubaveoks kasutatavate rahvusvaheliste raudteekoridoride loomise ja organiseerimise eeskirjad, eesmärgiga tagada konkurentsivõimeline kaubavedu. Selles on sätestatud ka kaubaveokoridoride valiku, organiseerimise, haldamise ja neisse tehtavate soovituslike investeeringute kavandamise eeskirjad.

3 Määruse nr 913/2010 artikli 2 lõike 2 punkti a kohaselt on „kaubaveokoridor” määratletud kui „kõik liikmesriikide ja, kui see on asjakohane, Euroopa kolmandate riikide territooriumil asuvad või nende vahelised vastavalt määratud raudteeliinid, sealhulgas raudtee-parvlaevaliinid, mis ühendavad põhiliinil paiknevat kahte või enamat terminali ning, kui see on asjakohane, neid ühendavaid ümbersõiduteid ja koridori osi, sealhulgas raudteeinfrastruktuur ja selle juurde kuuluvad seadmed ja raudteeteenused […]”.

4 Määruse nr 913/2010 II peatükis on toodud kahte tüüpi rahvusvaheliste raudteekaubaveo koridoride – esialgsed koridorid ja täiendavad koridorid – kindlaksmääramise ja haldamise eeskirjad. Määruse artikli 3 kohaselt loovad lisas osutatud liikmesriigid nimetatud lisas sätestatud tähtaja jooksul esialgsed kaubaveokoridorid ja teatavad Euroopa komisjonile nende koridoride loomisest.

5 Nimetatud määruse lisas oli koridor nr 2 esialgsete raudteekaubaveo koridoride loetelus enne määrusega nr 1316/2013 tehtud muudatust määratletud järgmiselt:

2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam-Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]	Hiljemalt 10. novembriks 2013

Määrus (EL) nr 1315/2013, muudetud delegeeritud määrusega (EL) nr 473/2014

6 ELTL artikli 172 alusel antud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrusega (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, lk 1), muudetud komisjoni 17. jaanuari 2014. aasta delegeeritud määrusega (EL) nr 473/2014 (ELT L 136, lk 10) (edaspidi „määrus nr 1315/2013”), on kehtestatud suunised arendamaks üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb kahetasandilisest struktuurist, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku, millest viimane luuakse üldvõrgu baasil. Selles määruses on kindlaks määratud ühishuviprojektid ja üksikasjalikud nõuded, mida tuleb üleeuroopalise transpordivõrgu taristu haldamiseks täita.

7 Määruse nr 1315/2013 artikkel 2 näeb ette:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse üleeuroopalise transpordivõrgu suhtes, nagu see on ära toodud I lisas sisalduvatel kaartidel. Üleeuroopaline transpordivõrk hõlmab transporditaristut ja telemaatilisi rakendusi ning meetmeid, millega tõhustatakse kõnealuse taristu haldamist ja kasutamist ning võimaldatakse jätkusuutlike ja tõhusate transporditeenuste loomist ja osutamist.

2. Üleeuroopalise transpordivõrgu taristu koosneb raudtee-, sisevee-, maantee-, mere-, lennu- ja mitmeliigilise transpordi taristutest, nagu see on kindlaks määratud II peatüki vastavates jagudes."

8 Nimetatud määruse artikli 3 punkti a kohaselt tuleb „ühishuviprojektina" mõista „projekt[i], mis viiakse läbi vastavalt käesolevas määruses sätestatud nõuetele ja kooskõlas selle sätetega". Sama artikli punkt d määratleb mõiste „lisaväärtus Euroopa jaoks" kui „projekti väärtus[e], mis lisaks potentsiaalsele väärtusele asjaomase liikmesriigi jaoks toob kaasa liikmesriikidevaheliste transpordiühenduste või transpordivoogude märkimisväärse paranemise, mida on võimalik tõendada näitajatega, mis viitavad tõhususe, säästvuse, konkurentsivõime ja ühtekuuluvuse suurenemisele […]".

9 Sama määruse artikkel 7 on sõnastatud järgnevalt:

„1. Ühishuviprojektid aitavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamise, olemasoleva transporditaristu taastamise ja ajakohastamise ning võrgu ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmetega.

2. Ühishuviprojekt peab:

a) aitama saavutada eesmärke, mis kuuluvad artiklis 4 esitatud neljast valdkonnast vähemalt kahte;

b) olema kooskõlas II peatükiga ning põhivõrgu puhul lisaks ka III peatükiga;

c) olema sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude analüüsi põhjal majanduslikult elujõuline;

d) olema Euroopa jaoks lisaväärtusega;

3. Ühishuviprojekt võib hõlmata kogu projektitsüklit, sealhulgas teostatavusuuringuid, loa taotlemise menetlusi, rakendamist ja hindamist.

[…]".

10 Määruse nr 1315/2013 II peatükis asuva artikli 32 punkti a kohaselt pööravad liikmesriigid erilist tähelepanu ühishuviprojektidele, millega tagatakse tõhusad üldvõrgu taristut kasutavad kaubaveoteenused ja aidatakse vähendada CO^2-heidet ning muid negatiivseid keskkonnamõjusid ning mille eesmärk on soodustada transporditaristu säästvat kasutamist, sealhulgas selle tõhusat haldamist.

Määrus nr 1316/2013

11 ELTL artikli 172 alusel antud määruses nr 1316/2013 on kindlaks määratud tingimused, meetodid ja menetlused liidu rahalise abi andmiseks üleeuroopalistele võrkudele eesmärgiga toetada ühishuviprojekte transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiataristu sektoris.

12 Nimetatud määruse artikli 2 punkti 1 kohaselt tuleb „ühishuviprojektina" mõista muu hulgas projekte, mis on määratletud määruses nr 1315/2013.

13 Nimetatud määruse artikkel 29 sätestab:

„Määrust (EL) nr 913/2010 muudetakse järgmiselt:

Määruse (EL) nr 913/2010 lisa asendatakse käesoleva määruse II lisaga. Sellest tulenevalt kohaldatakse muudetud raudteeveokoridoride suhtes jätkuvalt määruse (EL) nr 913/2010 sätteid".

14 Nimetatud II lisas „Esialgsete kaubaveokoridoride loetelu" on raudteekoridori „Põhjameri – Vahemeri" kirjeldatud järgmiselt:

	Liikmesriigid	Põhiliinid	Kaubaveo-koridoride loomine
„Põhjameri – Vahemeri"	NL, BE,	Glasgow(*)/Edinburgh(*)/Southampton	Hiljemalt 10. novembriks 2013
	LU, FR ja	(*)/Felixstowe (*)-London (+)/Dunkerque	
	UK(+)	(+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxembourg-Metz-Dijon-Lyon/[Basel]-Marseille (+)	

Poolte nõuded ja menetlus Euroopa Kohtus

15 Ühendkuningriik palub Euroopa Kohtul:

— tühistada vaidlustatud sätted niivõrd, kuivõrd nende sätetega pikendatakse Londonist edasi määruse nr 913/2010 lisas toodud koridori nr 2, mis määruse nr 1316/2013 kohaselt on nüüd koridor „Põhjameri – Vahemeri", ja

— mõista kohtukulud välja Euroopa Parlamendilt ja Euroopa Liidu Nõukogult.

16 Parlament ja nõukogu paluvad Euroopa Kohtul:

— jätta hagi rahuldamata ja

— mõista kohtukulud välja Ühendkuningriigilt.

17 Euroopa Kohtu presidendi 24. juuli 2014. aasta otsusega anti komisjonile luba astuda menetlusse Euroopa Parlamendi ja nõukogu nõuete toetuseks.

Hagi

Vastuvõetavus

18 Ühendkuningriik leiab, et vaidlustatud sätted on määruse nr 1316/2013 ülejäänud osast eraldiseisvad ja eraldatavad.

19 Parlament, nõukogu ja komisjon on ühel meelel selles, et Ühendkuningriigi esitatud osalise tühistamise nõue on vastuvõetav.

20 Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikast tuleneb, et liidu õigusakti osaline tühistamine on võimalik vaid juhul, kui need osad, mille tühistamist nõutakse, on ülejäänud aktist eraldatavad (vt kohtuotsused komisjon *vs.* nõukogu, C-29/99, EU:C:2002:734, punkt 45, ja Saksamaa *vs.* komisjon, C-239/01, EU:C:2003:514, punkt 33). Selle kohta on Euroopa Kohus korduvalt leidnud, et eraldatavuse nõue ei ole täidetud, kui õigusakti osalise tühistamisega muutub akti sisu (vt kohtuotsus komisjon *vs.* parlament ja nõukogu, C-427/12, EU:C:2014:170, punkt 16 ning seal viidatud kohtupraktika).

21 Liidu õigusakti sätete eraldatavuse kontrollimiseks on vaja analüüsida sätete ulatust, et hinnata, kas nende tühistamine muudaks selle akti mõtet ja sisu (vt kohtuotsus komisjon *vs.* Eesti, C-505/09 P, EU:C:2012:179, punkt 112 ja seal viidatud kohtupraktika).

22 Käesolevas asjas tuleb tõdeda, et vaidlustatud sätete eesmärk erineb määruse nr 1316/2013 ja määruse lisa ülejäänud sätete eesmärgist.

23 Määrusega nr 1316/2013 soovib liidu seadusandja ühendamise rahastu loomisega lihtsustada ja kiirendada Euroopa võrkude ühendamist transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiataristu sektoris. Selle rahastu eesmärk on toetada üleeuroopaliste võrkude valdkonna investeeringuid. Seda silmas pidades on määruses kindlaks määratud tingimused, meetodid ja menetlused, mille kohaselt antakse nimetatud võrkude jaoks liidu toetust.

24 Vaidlustatud sätted on aga eraldiseisvad, kuna need puudutavad vaid määrusega nr 913/2010 kindlaks määratud esialgsete raudteekaubaveo koridoride piiritlemist. Seega on need määruse nr 1316/2013 ülejäänud osast eraldatavad, mistõttu saab nende seaduslikkust hinnata eraldi.

25 Neil asjaoludel on Ühendkuningriigi hagi, milles palutakse vaidlustatud sätete tühistamist, vastuvõetav, kuna nende sätete tühistamine ei muuda mingil moel määruse nr 1316/2013 sisu kui sellist.

Sisulised küsimused

Poolte argumendid

26 Oma kahes väites, mida tuleb käsitleda koos, märgib Ühendkuningriik järgmist:

— esialgsete kaubakoridoride pikendused, mis tulenevad määruse nr 1316/2013 artiklist 29, teenivad ELTL artiklis 170 sätestatud eesmärke üleeuroopalise transpordipoliitika osas. Seega, tuginedes asjaolule, et ELTL artiklid 170–172 on nende meetmete suhtes erisätted, võib neid meetmeid võtta üksnes nimetatud artiklite alusel;

— esialgsete kaubaveokoridoride pikendused, mis tulenevad määruse nr 1316/2013 artiklist 29, on ühishuviprojektid ELTL artikli 171 lõike 1 tähenduses ja on seotud iga liikmesriigi territooriumiga, kellelt eeldatakse nende elluviimisel osalemist. Nende laienduste üle otsustamisel Ühendkuningriiki puudutavas osas on rikutud ELTL artikli 172 teises lõigus sätestatud tingimust, milleks on asjassepuutuva liikmesriigi heakskiit.

27 Ühendkuningriik märgib kõigepealt, et käesolevas asjas tekib küsimus, kas vaidlustatud sätted nende kogumis kujutavad endast peamiselt „võrgumeetmeid” vastandina „ühise võrgu-/turupoliitika” meetmele. Määruse nr 913/2010 eesmärk on aidata kaasa raudteekaubavedude süsteemi konkurentsivõimelisemaks muutmisele ning seega järgida ELTL artikli 91 eesmärke. Nimetatud määruse lisas toodud esialgsete raudteekaubaveo koridoride loetelu muutmise aluseks saab aga olla vaid liidu poliitika seoses üleeuroopaliste transpordivõrkudega.

28 Ühendkuningriik märgib, et esialgsete raudteekaubaveo koridoride pikendused, mis tulenevad määruse nr 1316/2013 artiklist 29, on nimetatud võrkude rajamiseks olulised. Nende pikendustega soovitakse seega saavutada ELTL artikli 170 eesmärke, milleks on luua üleeuroopalised võrgud näiteks transpordi sektoris, soodustamaks liikmesriikide võrkude omavahelist ühendamist ja koostalitlusvõimet ning nendele juurdepääsu. Raudteekaubaveo koridorid on osa nendest eesmärkidest. Seega oleks vaidlustatud sätted tulnud vastu võtta ELTL artiklite 171 ja 172 alusel.

29 Ühendkuningriik leiab, et kuna need sätted määratlevad koridori „Põhjameri – Vahemeri" kui ühe esialgse kaubaveokoridori, kujutab selle pikendamine endast „ühishuviprojekti" ELTL artiklite 171 ja 172 tähenduses. Sellise projekti aluseks peab olema sotsiaal-majanduslik kulude ja tulude analüüs, nagu on ette nähtud määruse nr 1315/2013 artikli 7 lõike 2 punktis c.

30 Ühendkuningriik täpsustab, et määruses nr 913/2010 täiendavate raudteekaubaveo koridoride valikuks ette nähtud menetlus arvestab seda, kas nende koridoride rajamine paneb asjaomasele liikmesriigile ebaproportsionaalse koormuse, tunnustades, et liikmesriik ei ole kohustatud osalema, kui tal on selline raudteevõrk, mille rööpmevahe erineb liidu peamise raudteevõrgu rööpmevahest.

31 Ühendkuningriigi hinnangul ei välista asjaolud, et vastavalt määruse nr 1315/2013 artiklile 42 on põhivõrgukoridorid nimetatud võrgu kooskõlastatud rakendamist lihtsustavad vahendid ning et nende jaoks ei ole vaja luua uut taristut, nende käsitamist „ühishuviprojektidena".

32 Ühendkuningriik leiab, et esialgsed raudteekaubaveo koridorid, mis tulenevad vaidlustatud sätetest, on ELTL artikli 171 lõike 1 ja artikli 172 teise lõigu tähenduses igal juhul „ühishuviprojektid", mis puudutavad selle liikmesriigi territooriumi, kes on kohustatud nende elluviimisel osalema. Sellest järeldub, et nimetatud koridoride pikenduste üle otsustamisel Ühendkuningriiki puudutavas osas on rikutud ELTL artikli 172 teises lõigus sätestatud tingimust, milleks on asjassepuutuva liikmesriigi heakskiit.

33 Parlament märgib, et määruse nr 1316/2013 artikli 1 kohaselt on selle määruse peamine ja ülekaalukas eesmärk anda liidu finantsabi üleeuroopaliste võrkude rajamiseks. Vaidlustatud sätete eesmärk on selle eesmärgi suhtes vaid kõrvaline, nimelt muuta määrust nr 913/2010 nii, et esialgsete kaubakoridoride loetelu oleks vastavuses põhivõrgukoridoridega. Järelikult on määruse nr 1316/2013 aluseks põhjendatult vaid ELTL artikkel 172, kuigi see määrus näeb ette määruse nr 913/2010 ühe muudatuse, mille aluseks oleks ELTL artikkel 91, kui see muudatus oleks tehtud eraldiseisva õigusaktiga.

34 Parlament leiab, et iga meedet, mis lihtsustab olemasoleva taristu kasutamist, ei saa käsitada „ühishuviprojektina". ELTL artikli 172 kontekstis ei saa mõistet „projekt" mõista nii, nagu hõlmaks see ka puhtalt koordineerimisvahendeid, mille eesmärk on tagada rongiliini kasutada soovijatele kiired vastused.

35 Parlament järeldab sellest, et kuna käesolevas asjas ei ole tegemist „ühishuviprojektiga" ELTL artiklite 171 ja 172 tähenduses, ei ole liidu seadusandjal kohustust saada Ühendkuningriigilt heakskiit ELTL artikli 172 teise lõigu alusel.

36 Nõukogu väidab, et Ühendkuningriik ei ole tõendanud, et esialgsete raudteekaubaveo koridoride pikendamisega soovitakse saavutada määruse nr 1315/2013 eesmärke. Raudteekaubaveo koridoride „Põhjameri – Vahemeri" pikendused Londonist edasi ei kujuta endast „ühishuviprojekte" ELTL artiklite 171 ja 172 tähenduses. Järelikult ei ole Ühendkuningriigi nõusolekut ELTL artikli 172 teise lõigu kohaselt vaja saada.

37 Nõukogu väidab, et liidu seadusandja võib raudteekaubaveo koridoride loetelu muuta, kasutades sama menetlust, mida kasutati varem, kui ta peab seda otstarbekaks või vajalikuks, et tagada raudteekaubaveo koridoride vastavus põhivõrgukoridoridega. Esialgsete raudteekaubaveo koridoride loetelu muutmisel määruse nr 1316/2013 II lisa joonealustes märkustes (+) ja (*) soovis liidu

seadusandja kasutada esialgsete raudteekaubaveo koridoride loomise suhtes menetlust, mida oli kasutatud täiendavate raudteekaubaveo koridoride loomisel, seades esialgsete raudteekaubaveo koridoride loetelu muutmise tingimuseks turu-uuringud ja nähes nende rajamiseks ette üleminekuperioodi.

38 Nõukogu meenutab, et määrus nr 913/2010 ei sisalda suuniseid üleeuroopaliste võrkude kohta ega ka ühishuviprojekti määratlust. Nimetatud määrus kuulub täielikult transpordipoliitika valdkonda ja selles on määratletud raudteekaubaveo koridorid kui olemasolevate raudteeliinide koordineerimise ja haldamise vahend.

39 Komisjon leiab, et vaidlustatud sätted ei kuulu määruse nr 1316/2013 esemelisse kohaldamisalasse. Nende sätetega on muudetud määrust nr 913/2010, mille õiguslik alus on ELTL artikkel 91. Vaidlustatud sätteid kui selliseid reguleerib endiselt määrus nr 913/2010.

40 Komisjon märgib, et vaidlustatud sätetes viidatud esialgsed raudteekaubaveo koridorid ei järgi ELTL artikli 170 eesmärke ning samuti ei saa neid käsitada „ühishuviprojektidena" selle artikli tähenduses. Määruse nr 1316/2013 eesmärk ja põhisisu puudutab määruse nr 1315/2013 sätetes nimetatud ühishuviprojektide toetamist.

41 Komisjon rõhutab, et määruse nr 913/2010 eesmärk on transpordipoliitika elluviimine. Selles on määratletud raudteekaubaveo koridoride loomise ja korraldamise meetodid ning nende koridoride valimise, haldamise ja investeeringute planeerimise reeglid. Raudteekaubaveo koridore puudutavad sätted on seega peamiselt koordineerimise ja haldamise vahend, mille eesmärk on see, et raudteekaubaveo teenused toimiksid tõhusalt ja oleksid konkurentsivõimelisemad.

Euroopa Kohtu hinnang

42 Ühendkuningriik põhjendab oma kahte väidet sisuliselt sellega, et kõnealuse raudteekaubaveo koridori pikendamine, mille näevad ette vaidlustatud sätted, kujutab endast ühishuviprojekti ELTL artikli 171 lõike 1 kolmanda taande ja artikli 172 teise lõigu tähenduses, tõlgendatuna koosmõjus ELTL artikliga 170. Kuna see pikendus puudutab liikmesriigi territooriumi, oleks see tulnud vastavalt ELTL artikli 172 teisele lõigule otsustada liikmesriigi heakskiidul.

43 Tuleb rõhutada, et nimetatud sätetes toodud mõistet „ühishuviprojekt" ei ole EL toimimise lepingus määratletud.

44 Ühelt poolt tuleneb ELTL artikli 171 lõike 1 esimesest ja kolmandast taandest, et liit sätestab artiklis 170 seatud eesmärkide saavutamiseks suunised ja nendes suunistes määratakse kindlaks ühishuviprojektid ning et liit võib selliseid projekte toetada. Teiselt poolt võtavad need suunised ELTL artikli 172 esimese lõigu kohaselt vastu parlament ja nõukogu, toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt ning pärast konsulteerimist Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ning Euroopa Liidu Regioonide Komiteega.

45 Sellest järeldub, et nende liidu institutsioonide ülesanne on suunised vastu võtta ja järelikult määrata kindlaks ELTL artikli 170 lõikes 1 viidatud üleeuroopaliste võrkude rajamise ja arendamisega seonduvad ühishuviprojektid transpordi-, telekommunikatsiooni- ja energiataristu sektoris.

46 Mis käesolevas asjas puutub transporditaristusse, siis tuleb tõdeda, et parlament ja nõukogu on kasutanud neile nimetatud sätetega antud pädevust, võttes vastu määruse nr 1315/2013, millega on kehtestatud suunised arendamaks üleeuroopalist transpordivõrku, mis koosneb kahetasandilisest struktuurist, mis hõlmab üldvõrku ja põhivõrku. Selleks on määruses kindlaks määratud ühishuviprojektid kui põhiline vahend üleeuroopalise transpordivõrgu elluviimiseks.

47 Määruse nr 1315/2013 artikli 3 punkti a kohaselt tuleb „ühishuviprojektina" mõista projekti, mis viiakse läbi vastavalt selles määruses sätestatud nõuetele ja kooskõlas selle sätetega. Seda mõistet on üksikasjalikult selgitatud määruse artiklis 7 ja kirjeldatud määruse põhjendustes 9 ja 19–33.

48 Nimetatud artiklist tuleneb, et „ühishuviprojektid aitavad üleeuroopalise transpordivõrgu arendamisele kaasa uue transporditaristu rajamisega ja olemasoleva transporditaristu taastamise ja ajakohastamisega". Seal on täpsustatud, et need projektid peavad olema sotsiaal-majanduslike kulude ja tulude analüüsi põhjal majanduslikult elujõulised ning olema „Euroopa jaoks lisaväärtusega".

49 Mõiste „Euroopa jaoks lisaväärtusega" on määratletud määruse nr 1315/2013 artikli 3 punktis d kui „projekti väärtus, mis lisaks potentsiaalsele väärtusele asjaomase liikmesriigi jaoks toob kaasa liikmesriikidevaheliste transpordiühenduste või transpordivoogude märkimisväärse paranemise, mida on võimalik tõendada näitajatega, mis viitavad tõhususe, säästvuse, konkurentsivõime ja ühtekuuluvuse suurenemisele".

50 Ühishuviprojektide innovatsioonifunktsiooni ja valdkondadevahelisust kinnitab ka määruse nr 1315/2013 artikli 32 punkt a, mis viitab selliste projektide osatähtsusele CO^2-heite ning muude negatiivsete keskkonnamõjude vähendamisel ning projektide eesmärgile soodustada transporditaristu säästvat kasutamist.

51 Lisaks tuleneb selle määruse põhjendusest 8 – kooskõlas ELTL artikli 170 lõikes 1 sätestatud eesmärgiga panustada üleeuroopaliste võrkude rajamisse ja arendamisse –, et üleeuroopalist transpordivõrku tuleks arendada uue transporditaristu loomise, olemasoleva taristu taastamise ja ajakohastamise ning selle ressursitõhusat kasutamist edendavate meetmete abil.

52 Kuigi on tõsi, et niisuguse meetme tunnustamine ühishuviprojektina ei eelda uue transporditaristu loomist, tuleb sellisesse projekti ikkagi teha investeering eesmärgiga vähemalt taastada või ajakohastada olemasolev taristu, et muuta see tõhusamaks ja paremini toimivaks, nagu tuleneb muu hulgas määruse nr 1315/2013 artiklist 7.

53 Lõpuks tuleneb määruse nr 1315/2013 artikli 48 lõikest 1, mis puudutab „[p]õhivõrgukoridoride ja raudteekaubaveo koridoride vahel[ist] piisav[at] koordineerimi[st]", et parlament ja nõukogu on neile ELTL artikli 171 lõikega 1 ja artikli 172 esimese lõiguga antud pädevuse teostamisel leidnud, et raudteekaubaveo koridorid ei ole selles määruses kindlaks määratud ühishuviprojektid.

54 Neil asjaoludel ei saa Ühendkuningriik seega väita, et vaidlustatud sätetega loodi ühishuviprojekt.

55 Konkreetsemalt ei näe määrus nr 913/2010 isegi olemasolevate raudteekaubaveo koridoride puhul ette, et neid tuleks arendada kui taristuprojekte. Nimelt on ettevõtjatel nende koridoride haldamiseks palju vahendeid, et nad saaksid raudteeliine tõhusamalt kasutada ja parandada selliselt raudteetranspordi toimimist. Selliste koridoride loomisega soovitakse niisiis tagada liikluse parem koordineerimine kindlaksmääratud liinidel vastavalt määruses nr 913/2010 sätestatud haldamise põhimõtetele.

56 Sellest lähtudes on määruse artikli 8 ja IV peatüki sätete eesmärk saavutada raudteetaristu ettevõtjate vahelise koordineerimisega raudteekaubaveo koridoride läbilaskevõime lihtsustatud jaotamine universaalteenistuse abil, kes annab ettevõtjate läbilaskevõime taotlustele vastuseid, vähendades ühtlasi sellega seonduvaid halduskulusid.

57 Kaubaveokoridoride läbilaskevõime jaotamise ratsionaliseerimise eesmärki kinnitab ka jaotamisorganite loomine, selleks et tagada raudteeliikluse korralduse kooskõlastamine kaubakoridoride lõikes.

58 Mõiste „ühishuviprojekt" ELTL artikli 171 lõike 1 ja artikli 172 teise lõigu tähenduses seevastu hõlmab projekte, mis ületavad liikluskorralduse süsteemi staadiumi ning mille abil viiakse läbi esialgse raudteekaubaveo koridori kvalitatiivne struktuurne parendamine.

59 Vaidlustatud sätete puhul ei ole see nii, kuna need näevad ette vaid vaidlusaluse raudteekaubaveo koridori ühendamise põhivõrgukoridoriga, mille loomise määrusega nr 913/2010 on ka Ühendkuningriik heaks kiitnud. Seega ei puuduta need sätted „ühishuviprojekti" ELTL artikli 171 lõike 1 ja artikli 172 teise lõigu tähenduses.

60 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et mõistet „ühishuviprojekt" EL toimimise lepingu viidatud sätete tähenduses tuleb tõlgendada nii, et seda ei kohaldata projektile, mis piirdub olemasoleva raudteekaubaveo koridori pikendamisega.

61 Järelikult, ELTL artikli 172 teises lõigus seatud esimene tingimus, mis puudutab ühishuviprojekti olemasolu, ei ole täidetud.

62 Kuna kaks tingimust on kumuleeruvad, ei ole vaja analüüsida neist teist, mis on sätestatud ELTL artikli 172 teises lõigus ning mille kohaselt on liikmesriigi territooriumiga seotud ühishuviprojekti puhul nõutav liikmesriigi heakskiit.

63 Järelikult tuleb Ühendkuningriigi esitatud kaks väidet tagasi lükata.

64 Kõigest eeltoodust tulenevalt tuleb hagi rahuldamata jätta.

Kohtukulud

65 Kodukorra artikli 138 lõike 1 alusel on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud. Kuna parlament ja nõukogu on Ühendkuningriigilt kohtukulude hüvitamist nõudnud ja kuna viimane on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb kohtukulud mõista välja Ühendkuningriigilt. Kodukorra artikli 140 lõike 1 alusel kannab komisjon ise oma kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (teine koda) otsustab:

1. Jätta hagi rahuldamata.

2. Jätta Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi kohtukulud tema enda kanda ning mõista temalt välja Euroopa Parlamendi ja Euroopa Liidu Nõukogu kohtukulud.

3. Jätta Euroopa Komisjoni kohtukulud tema enda kanda.

Allkirjad